

## Momente der Geschichte

### Liebenaus Weg ins 20. Jahrhundert

#### Einführung

Was kennzeichnete das 20. Jahrhundert, in das Liebenau hineinwachsen sollte? Wobei damals von „Wachsen“ nicht die Rede sein konnte. Unser aktuelles gerade ein Viertel Jahrhundert altes 21. Jahrhundert wird beherrscht von den bedrohlichen Schatten von großen und kleinen Drachen und großen und starken Bären, in deren Schatten sich viele Wölfe verstecken. Wer oder was sich durchsetzt, wird sich noch erweisen.

Das 20. Jahrhundert ist uns bekannt als das Jahrhundert der apokalyptischen Weltkriege, an deren Ende eine lange Teilung der Welt in Welten stand und immer noch steht. Auch als Jahrhundert des technisch-zivilisatorischen Fortschritts bzw. damit verbundener sozialer und politischer Revolutionen kann es gekennzeichnet werden.

Inmitten dieses Weltgeschehens und durchaus davon beeinflusst lebten zu Beginn des 20. Jahrhunderts etwa 1150 Einwohner des kleinen urniedersächsischen Fleckens Liebenau. Zwar gab es keine bedeutenden, die Welt verändern wollenden, schwärmerischen oder schwärmenden Liebenauer und Liebenauerinnen. Sie hatten genug damit zu tun, für das tägliche Brot und Feuerung zu sorgen. Weder gab es berühmte Erfinder noch große Verbrecher oder Politiker, die man mit unserem Ort in Verbindung hätte bringen können. Dennoch lohnt es sich, den Weg dieses unseres Fleckens in das 20. Jahrhundert nachzuzeichnen.

Heutige Selbstverständlichkeiten wurden in den ersten Jahrzehnten mühsam erkämpft und mancher Fortschritt teuer bezahlt - aber er kam.

So nebenbei wird man durch unsere Geschichten einiges über die Bewohner unseres Fleckens und ihre Lebensgewohnheiten erfahren, ohne in die Art und Weise von Geschichtsbüchern zu verfallen. So ganz ohne Zahlen wird es aber auch nicht gehen, und wir hoffen auf die Nachsicht unserer Leser und Leserinnen. Und noch etwas auf den Weg:

**Aber eins, aber eins, das bleibt bestehen:  
Auch in der Großgemeinde Weser-Aue  
wird Liebenau nicht untergehen!**



#### **„Du, Papa. Wie viele Einwohner hatte Liebenau eigentlich früher?“**

„Nun, mein Sohn. Das war recht unterschiedlich: Wenn es den Leuten gut ging, stieg die Bevölkerung rasch an. Sie nahm aber ebenso recht schnell wieder ab, wenn es mit dem Wohlstand bergab ging!“

Als Liebenau um 1900 noch einen Kaiser hatte, gab es keine 1100 Einwohner mehr. Die preussischen Statistiken bemühten sich um ein hohes Maß an Genauigkeit und zählten jede Bewohnerin und jeden Bewohner, nach Glauben, Beruf, Stellung und Besitz. So wurden besonders für die Obrigkeit die Entwicklungen und ihre Gefahren deutlich.

Die Jugend wanderte ab oder steckte in der mittelalterlich anmutenden Gesellschaftsordnung fest. Diese wurde immer noch vom Adel beherrscht, obwohl die Wirtschaft längst fest in der Hand des Bürgertums war. Diese Tatsache wurde durch die Verleihung von Adelstiteln, Orden

oder Kommerzienratstiteln bemäntelt. Von der eigentlichen Macht sollte das Bürgertum ferngehalten werden.

Das spiegelte sich im Wahlrecht wider. Zu den Reichstagswahlen galt „ein Mann - eine Stimme“, während bei der Wahl zum Preußischen Abgeordnetenhaus die Steuerkraft des einzelnen Bürgers gewichtet wurde, und deshalb der größte Teil der männlichen Bevölkerung von der Macht ausgeschlossen war.

In Liebenau war das nicht anders. Immer noch konnten nur die männlichen Liebenauer mit dem gekauften Bürgerrecht den Magistrat bzw. die Gemeindevertreter wählen. Und auch hier wurde auf die Zugehörigkeit zu gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Stellung geachtet. Nur bei den Feierlichkeiten zum Schützenfest fühlten sich alle Männer gleich. Diese Gesellschaftsordnung zeigte sich ebenso im Vereins- und sonstigen gesellschaftlichen Leben und betraf durchaus auch die Frauen.



Bibelspruch auf dem Giebelbalken des Krafthauses in der Kirchstraße 183

Obwohl in anderen Staaten Frauenbewegungen aktiv waren und für Aufmerksamkeit sorgten, blieben die Frauen an der Teilhabe von der Macht ausgeschlossen. Dabei trugen sie erhebliche Lasten und leisteten die Hauptarbeit auf Haus und Hof, gerade im ländlich geprägten Liebenau. Auch sie achteten auf die Einhaltung gesellschaftlicher Gepflogenheiten in ihren Strickvereinen oder Kaffeekränzchen. Nicht jede durfte mit jeder oder jedem. Sie blieben so in ihren Fischbeinkorsetts eingezwängt und in ihre mindestens knöchellangen Kleider. Dabei waren die Frauen die für die Stimmung ausschlaggebenden Personen in diesem nur 10 Straßen umfassenden Flecken. Von ihnen hing die Vorbereitung und das Gelingen größerer Veranstaltungen im häuslichen Leben wie auch im gemeindlichen Leben ab, ob Hochzeiten, Konfirmationen, Taufen, Erntefeste u.ä. mehr. Auch der alljährlich wiederkehrende Sedantag zur Erinnerung an die Gefangennahme des französischen Kaisers Napoleon III. nach der Schlacht von Sedan war ohne die Mitwirkung der Liebenauer Frauen nicht zu gestalten, obwohl das Sache der Kriegervereine gewesen war.

**Versand-Geschäft MEY & EDLICH Leipzig-Plagwitz**  
Königl. Sächs. und Königl. Rumän. Hoflieferanten

Alle Aufträge von 20 Mark an werden portofrei ausgeführt  
Inserhalb: Österreich, Ungarn, Böhmen, der Schweiz, Belgien, Holland und Bismarck.

Nichtgefällende Waren werden bereitwillig zurückgenommen oder umgetauscht.

**Abteilung: Damen-Garderobe.**

**Damen-Blusen.**

Nr. 40120. Bluse aus weißem, kräftigem Halb-leinen. Vordertheil mit Spitzen-Zwischensatz und abgesetzten Fältchen garnirt. M. 4.75.

Nr. 40121. Reichgarnierte Bluse aus gutem Baumwoll-Massettin im Aussehen wie Wolle, Tupfenmuster, weiß mit marine oder weiß mit hellroth. Vordertheil und Aermel reich mit Spitze verziert. M. 4.90.

Nr. 40122. Weiße Seidenbatistbluse mit Stickerei und Spitzen-Zwischensätzen verziert, später Ausrüstung. M. 6.25.

Nr. 40123. Duffige Sommerbluse aus weißem Halbbaumwoll mit wünschenswerther Stickerei und Spitzen-Zwischensätzen reich garnirt. M. 5.50.

Nr. 40124. Elegante, hochmoderne Bluse aus feinem, reißwärtigem Tüll, mit Rückenschub, bis zur Taille reichend. Vordertheil und Rücken, sowie Aermel mit elegant-voller Soutache-Stickerei, vorzüglich blaugrau, marine oder grün. M. 14.--

**Kleiderröcke.**

Nr. 40224. Praktischer Kleiderrock aus gutem, kräftigem Cheviot, schwarz oder marine, stufenförmig geschuldet, mit Tresse und Knospfgarnitur, unten durchschnitten. M. 11.--

Nr. 40225. Praktischer Frauenrock aus kräftigem, schwarz-weiß matterem Phantasiestoff, siebenförmig geschuldet, vorn an der Seite zu schließen, hinten mit zweifachseitig gelegter Falte, unten breit durchschnitten. M. 11.75.

Nr. 40226. Beliebter Kleiderrock aus gutem reißwärtigem Cheviot, schwarz, marine oder grün, Vordertheil und an den Seiten mit gesteppten, unten ausstrahlenden Falten, oben herum Taillergarnitur, an den Seiten mit Knöpfen besetzt. M. 17.50.

Nr. 40227. Beliebter Kleiderrock aus gutem Alpaka, schwarz oder marine, in Gruppenfalten gelegt, oben gesteppt, unten ausstrahlend. M. 18.--

Nr. 40121.      Nr. 40122.

Nr. 40224.      Nr. 40225.

■■ Unser angesehnen reichhaltiges, mit über 5000 Abbildungen angestattetes ■■  
 ■■ Preisverzeichniß sowie Stoffproben versenden wir unentgeltlich n. portofrei. ■■

Bei der Volkszählung 1905 war die Einwohnerzahl auf etwa 1100 gesunken. Wie es dazu kam? Eigentlich hätte die Bevölkerung aufgrund der wirtschaftlichen und medizinischen Verbesserungen, wegen der Gemeinheitsteilungen und der folgenden Verkopplung stark ansteigen müssen. Doch genau das Gegenteil war der Fall. Verhungern mussten die Bewohner nicht, doch was fehlte, war die Entwicklungsmöglichkeit, kein Wohnraum und vor allen Dingen keine Arbeit. So zogen vor allem die jungen und leistungsfähigen Menschen in die größeren Städte oder

wanderten sogar nach Amerika, Kanada und Australien aus. Aus Liebenau war ein verschlafener Ackerbürgerort geworden, in dem die älteren Bewohner abends auf ihren Bänken vor den Häusern saßen, den spielenden Kindern zuschauten und die vorbeiflanierenden Honoratioren mit „guten Abend, Herr Pastor, guten Abend, Frau Pastor“ unterwürfig begrüßten.

Die Einwohner Liebenaus bezogen ihren Lebensunterhalt um 1910 immer noch aus Handwerk, Handel und Landwirtschaft und bezeichneten sich selbst als Ackerbürger. Die größten Landwirte waren:

Georg Mühlenfeld 32 ha	Friedrich Ritscher 14 ha
Erich Schmidt 24 ha	Karl Gade 12 ha
Sophie Heitmüller 17 ha	Heinrich Kraft 11 ha
Theodor Hägermann 17 ha	Hermann Rehling 10 ha
Dietrich Föge 16 ha	Friedrich Rettbrecht 10 ha

Als **Ackerbürger** wurden diejenigen Bürger einer Stadt oder Bewohner einer Gemeinde bezeichnet, die im Haupterwerb Landwirtschaft betrieben und daraus den wesentlichen Teil ihrer Einkünfte bezogen. Sie bewirtschafteten Höfe zwischen 5 und 30 Hektar und lebten in den für Liebenau typischen Ackerbürgerhäusern. Auch nach großen Bränden bauten die Bürger ihre Häuser in dem Ackerbürger-Hausstil, giebelseitig und in einer Front zur Straße, wieder auf. Diese Häuser hatten eine Breite von ca. 10 Metern und waren bis zu 12 Meter hoch. Die früher üblichen Fachwerkhäuser wurden durch feste Ziegelsteinbauweise mit Pfannenbedachung ersetzt. Lediglich die Seitenwände bestanden zum Teil noch aus Fachwerk. Wenn es die Größe des Grundstückes erlaubte, gab es rechts oder links neben dem Haus eine breite Einfahrt, durch



© H. Clausing – Ackerbürgerhaus

die man mit einem Ackerwagen fahren und den Wagen durch einen Erker ent- und beladen konnte. War solch eine Einfahrt nicht möglich, gelangten die landwirtschaftlichen Güter durch ein Einfahrtstor im Giebel über eine breite Diele auf den Boden des Hauses. Die Diele war der Arbeitsplatz der Erwachsenen und bei schlechtem Wetter auch der Spielplatz der Kinder. Gedroschen wurde zu dieser Zeit nicht mehr auf der Diele, sondern vor dem Haus oder auf besonderen Plätzen in den beiden Scheunenvierteln. Die Diele war aber auch der Raum für Familienfeierlichkeiten froher und ernster Art. Von der Diele aus gelangte man in die ca. 12 qm großen Räumlichkeiten. Daran schloss sich der Stall für die Tiere (Kühe, Schweine und Ziegen, manchmal auch Pferde) an. An einem Plumpsklo vorbei gelangte man auf einen kleinen Hof für Ackergeräte, Jauchegrube, Misthaufen und Lagerplatz für Holz und Torf. Hinter dem Schuppen lag der Garten mit Hühnerhof und Trockenplatz für die Wäsche. Auch Obstbäume und Gemüsebeete für die Selbstversorgung durften hier nicht fehlen.

In den Ackerbürgerhäusern fanden auch die kleinen Läden und Büros der Händler und Handwerker ihren Platz in Form eines im Giebel zur Straßenfront gelegenen Raumes.

Fachwerk arbeitet, daher sind viele der Häuser krumm und schief, kaum noch rechte Winkel. Auch der Lehmputz litt. Sowohl unter Feuchtigkeit wie auch unter Trockenheit. Beides konnte ihn zum Bröckeln oder Abplatzen bringen.

Mehrgeschossige Gebäude fielen im Ortsbild sofort ins Auge: Natürlich das Rathaus in der ungefähren Ortsmitte, demgegenüber das Gemischtwarenkaufhaus



Clausings Vater mit Pferdefuhrwerk

Volkman und auf vielen Bildern und Fotografien der Jahrhundertwende die große Baumasse des Textilkaufhauses Binne.

## Ein Besuch in einem Ackerbürgerhaus



Große Veränderung brachte auch die Aufteilung des „Gemeinen Waldes“, der von Liebenau aus bis über Wietzen/Staffhorst hinausreichte. Für Liebenau brachte diese Teilung einen Zugewinn an Heidefläche von 540 ha. Jede der 230 Bürgerstellen im Flecken konnte aus dieser Fläche mit einem Grundstück von 0,5 - 3 ha bedacht werden.

Hinzu kam die Spezialteilung der Gemeinheiten (Allmende) des Fleckens, die bis dahin gemeinschaftlich mit dem Vieh beweidet wurden. Auch hier wurde geteilt und den Bürgern ein Anteil davon zugeschlagen. Das alles erfolgte im Rahmen der Verkoppelung. Wege wurden angelegt, und größere Flurstücke machten eine bessere Bewirtschaftung möglich. Viele Bürger hatten jetzt einen bescheidenen Grundbesitz und konnten sich so entwickeln.

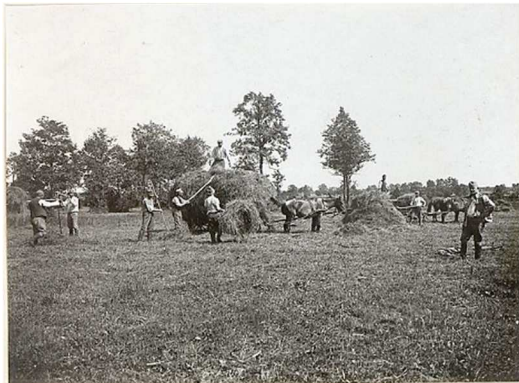
Trotz der Verkoppelung hielten die Liebenauer Landwirte an ihrem nicht unbeträchtlichem Besitz auf der anderen Weserseite fest, so dass der Leeseringer Fähr für die Liebenauer eine große Bedeutung zukam, da auch Baumaterial für Rathaus, Schule und Kirchturm u.a. mehr mit der Fähr herbeigeschafft wurde.

Nur wenige Liebenauer Landwirte konnten sich Pferde leisten. Diese „Hafermotoren“ waren anspruchsvoll in der Ernährung und Pflege. Bauern mit eigenen Pferden waren hoch angesehen, während mit Kühen oder Ochsen pflügende oder eggende Bauern als „Kuhbauern“ belächelt und auf sie herabgesehen wurde.

Liebenau im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts war eine ländlich ausgerichtete Fleckengemeinde mit entsprechender Wirtschaft und Gesellschaft. Die Umgangssprache war immer noch Plattdeutsch mit den ortsüblichen Eigenheiten. Zu anderen Fleckengemeinden der alten Grafschaft Hoya oder im Landkreis Nienburg gab es kaum größere Unterschiede. Auch die in früheren Jahrhunderten wichtigen Handwerke wie Sensenschmiede oder Klöppeln hatten für die örtliche Wirtschaft ihre Bedeutung verloren. So gab es noch eine Handvoll Klöpplerinnen und einen Sensenschmied sowie eine Sensengroßhandlung, aber industriell hergestellte Fabrikware hatte den Handwerken längst den Rang abgelaufen. Natürlich gab es eine größere Anzahl Schmiede und Schlosser, aber die waren mit Arbeit für die Fleckensbewohner und die Einwohner der umliegenden Dörfer mehr oder weniger versorgt.

Die um große Genauigkeit bemühte preußische Statistik listet die einzelnen Hausbesitzer bzw. -bewohner mit ihren Berufen, z.T. auch mit Nebenberufen sehr aufwändig auf. Ungefähr 250 Wohnhäuser reihten sich an der Langen Straße und den etwa 9 Nebenstraßen auf. Dabei hatten einige Straßen im Zuge der Modernisierung bereits Umbenennungen erfahren. So wurde die Poststraße zur Langen Straße mit den meisten Häusern, die Dreckstraße zur Bahnhofstraße(!) und die Wiesenstraße zum Schraithof zur Bomstraße.

Die Wohnhäuser waren vielfach gleichzeitig Arbeitsstellen für die Bewohner. Ob als Ackerbürger, die Landwirtschaft und handwerklichen Beruf oder Handelsgewerbe betrieben, gab es kaum ausgelagerte Betriebsstätten. Neben den für einen Flecken typischen Handwerken wie Maurer, Bäcker, Maler, Schuster, Schneider und Schlachter waren zehn Gastwirte und neun Musiker für die angenehmen Stunden und Feierlichkeiten der ungefähr 1100 Liebenauer zuständig.



Heuernte mit Erntehelfern  
© Heimatverein Liebenau

Diese Menschen wurden von etwa 40 Kaufleuten und Händlern mit allen notwendigen oder auch unnötigen Gütern - ob aus fern, nah oder kolonial-, versorgt. Den größten Anteil der Hausbesitzer stellten mit 55 übrigens die Arbeiter, die aber in keiner Verbindung zu den städtischen Arbeitern standen. Die Liebenauer Arbeiter hatten auch ihren Anteil am Fleckensland, auch durch die Verkoppelung, waren in der Landwirtschaft und im Handwerk tätig, verstanden sich natürlich auch selbst nicht als Proletariat.

Außer den drögen Hausnummern, Straßennamen und heute meist ausgestorbenen Familiennamen

weist die Statistik eine der Bedeutung des Ortes angemessene Einwohnerschaft auf: so den Pastor, einen Arzt, einen Mühlenbesitzer und einen Molkereibesitzer, Bahnbeamte, Gemeindebeamte, Lehrer und natürlich auch den Gutsbesitzer von Schloss Eickhof. Dass es sich um keine dörfliche Gemeinde handelt, wird daran deutlich, dass dort zwei Fußgendarmen wohnten und die Post von zwei Briefträgern ausgetragen wurde.

Auch der Totengräber fand Aufnahme in die Statistik der Hausinhaber. Heute als kurios empfunden wird sicher, dass der Beruf einer Hausbesitzerin als „Ehefrau“ angegeben wurde. Als seltene Handwerke sollten noch ein Siebmacher und zwei Holzschuhmacher Erwähnung finden. Letztere fertigten die vollkommen in Haus- und Hofarbeit und überhaupt unverzichtbaren

Holsken oder Holschen an. Ach ja, laut Statistik hat es auch einen einzelnen Seemann in ein Liebenauer Haus als Besitzer gespült.

Die umfangreiche Verantwortung des Fleckens zeigt sich auch darin, dass bei den Einwohnern auch zwei Feldhüter - wohl zur Überwachung der schlitzohrigen Liebenauer Spitzbubengesellschaft außerhalb der Ortslage - festgestellt werden.

Die Liebenauer Entscheidungsträger bzw. Bürgermeister zu Beginn des Jahrhunderts waren:  
 1894 - 1901 Georg Mühlenfeld, Landwirt  
 1902 - 1919 Wilhelm Schwier, Landwirt  
 1919 - 1925 Johannes Stiening, Apotheker

Die häufigsten Namen der Liebenauer waren Meyer, Süchting, Wehrenberg, Hesterberg, Bartels und Dreyer. Damit man sie voneinander unterscheiden konnte, gab man ihnen Namenszusätze wie Franzosen Meyer, Bäkmeier, Wintermeyer, Bleckmeier, Peermeyer oder das Aussehen oder den Charakter betreffende Spitznamen: Arkenbergs Schmoost, Leiding Dokter, Dreyers Hü, Dreiers Prinz, Witten Schmökert, Winters Körtors, Wehrenbergs Spisse, Wehrenbergs Dokter, Wehrenbergs Böaker und Wehrenbergs Töffel sind uns auch heute noch geläufig.

### Liebenauer Spitznamen

Alben Leechheit	Knüppels Ulane
Bäkmeiers Mürker	Krafts Pü
Bartels Dicksteert	Kronenbergs Blitzer
Bartels Graf	Kronenbergs Morslock
Bartels Rohen	Michaus Kanaa
Bögers Aalkert	Räderkers Gottlieb
Bomhoffs Kruuskopp	Rettbrechts Vadder
Cohrs Blücher	Roden Sagebock
Dreyers Hauptmann	Schwier Heider
Dreyers Polier	Schröders Klucke
Dohrmanns Pulterbuk	Schwatte Vollmer
Franzosen Meier	Wists Pindopp
Glisser Schandarm	Struckmanns Spisse
Groting Wulf	Süchtings Kolskert
Hahnen Heini	Süchtings Molli
Hauptmanns Mina	Vogts Fleitgert
Heiders Tu	Wessels Kiebit

**Momente der Geschichte**  
Liebenaus Weg ins 20. Jahrhundert



**Ein Personenzug nach Nienburg fährt in den Liebenauer Bahnhof ein.**  
(Repro einer kolorierten Postkarte. Strecken-Eröffnung am 15.1.1910)  
© Günter Mootz, Uchte

### **Mit der Liebenauer Bahn**

Mit der Liebenauer Bahn  
wollt einmal ein Bauer fahr'n.  
Seine Ziege nahm er mit,  
eine Ziege drall und stark,  
zum Verkaufen auf dem Markt.  
Doch der Schaffner mit ihm stritt:  
„Die Ziege, die kommt hier nicht rein,  
auch kein Schaf, und auch kein Schwein!“  
Damit sie ihm nicht weglaufen kann,  
band er sie an den letzten Wagen an.  
Auf der Nienburger Bahnstation  
wollt er seine Ziege hol'n.  
Doch er fand nur Kopf und Strick,  
beides nahm er zum Markte mit.  
Er verkaufte es mit viel Glück,  
dann fuhr er nach Haus zurück!

### **Up de Lewenauer Isenbaohn**

Up de Lewenauer Isenbaohn  
schölt för'n Buern naoh Neenbörg gaohn.  
Eene Zäge nöhm he sick mit,  
un dat se em nich weglopen künn,  
an'nen letzten Wagen he se bünn.  
Up de Neenbörger Bahnstation  
woll he sick sien Zäge haol'n.  
Doch he fünd bloot Kopp und Strick,  
de nöhm he to'n Markte mit.  
He verköfft et mit vähl Glücke,  
denn föhrt he naoh Huuse trügge!



## „Oma, sag doch mal: Warum hat Liebenau eine Bahnhofstraße?“



Schienenbus nach Nienburg  
© Günter Mootz, Uchte

Oh, mein Kind. Da fragst du etwas. Lass mich mal überlegen. Lange ist es her, dass wir mal mit dem Zug vom Liebenauer Bahnhof weggefahren sind.

Dampflokos hatten wir kaum noch kennengelernt. Wir fuhren mit dem Schienenbus mit Dieselantrieb nach Nienburg zur Schule und Güterzüge wurden von Dieselloks gezogen. Jedenfalls ist das Bahnhofsgebäude jetzt ein Wohnhaus. Man kann keine Fahrkarten mehr kaufen und es hält auch kein Zug mehr. Wenn dort Züge vorbeifahren, dann für die Firma Eickhofer Heide und vielleicht noch für das Chemiewerk in Steyerberg.

„Ja, aber Oma.

**Warum hatte denn Liebenau  
überhaupt einen Bahnhof?“**

Oh, das ist eigentlich eine ganz einfache Sache:

Vor fast 200 Jahren war ganz Deutschland in viele kleine Fürstentümer und Königreiche unterteilt. Es gab mehrere Könige, Prinzen und Prinzessinnen, fast wie in unseren Märchen. Aber die Menschen in diesen Ländern waren alle sehr arm und auch die Fürsten nicht so reich. In England aber gab es durch die Industrie, also Kohle- und Erzbergbau und Eisenhütten viel Arbeit und viel Geld für die Unternehmer. Um ihre Erzeugnisse zu den Verbrauchern zu schaffen, bauten diese Unternehmer Eisenbahnen, die die großen Industriegebiete miteinander verbanden. Das machte die Unternehmer noch reicher. In Deutschland wollte man das nachmachen. Aber weil es so viele verschiedene Länder mit je eigenen Grenzen und Zöllen und Gesetzen gab, dauerte es viel länger, um größere Eisenbahnlinien zu errichten. Der Vater des deutschen Eisenbahnwesens, Daniel Friedrich List, hatte einen Plan entwickelt, um die großen Städte mit Eisenbahnlinien zu verbinden, vor allem natürlich die Hauptstädte der Fürstentümer und Königreiche. Auch der berühmteste deutsche Dichter und Weimarer Staatsminister Johann Wolfgang von Goethe unterstützte diese Planungen:

*„Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das ihrige tun. Vor allem aber (...), dass der deutsche Taler und Groschen im ganzen Reiche gleichen Wert haben; eins, dass mein Reisekoffer durch alle 36 Staaten ungeöffnet passieren könne. (...) Es sei ferner eins in Maß und Gewicht, in Handel und Wandel und hundert ähnlichen Dingen, die ich nicht alle nennen kann und mag.“*

Dieser Plan und das damit zu verdienende Geld überzeugten nach und nach die Fürsten vom Sinn der Eisenbahnen. Und so wurden ab der Mitte des 19. Jahrhunderts auf Teufel komm raus alle Zentren durch Bahnlinien untereinander verbunden. Für die großen Städte wie Berlin, Hamburg, Bremen und Hannover bedeutete das große Gewinne durch Steuern, neue Fabriken, wachsende Bevölkerung. Auch wuchs die Wirtschaft durch Zollvereine und die Gründung des Deutschen Reiches unter preußischer Führung zusammen. Die wichtigen Wirtschaftsgebiete blühten stark auf, aber wer auf dem Lande wohnte, hatte von diesem Wirtschaftswachstum wenig. Hier gab es nur Landwirtschaft und rückständiges Handwerk. Und die Landwirtschaft benötigte durch Mechanisierung mit Maschinen aus den industriellen Werkstätten weniger Arbeitskräfte.

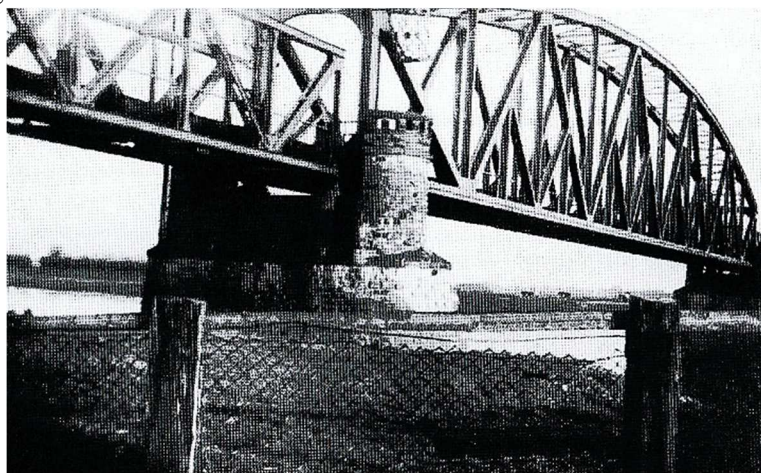
Das Handwerk konnte gegen die in Fabriken gefertigten Erzeugnisse preislich und manchmal auch in der Güte nicht mithalten.

So war unser ländlicher Raum von der guten wirtschaftlichen Entwicklung im Reich abgehängt. Also wanderten viele - vor allem junge Menschen - nach Amerika, Australien und in deutsche Kolonien aus. Das blieb der Regierung nicht verborgen, und sie fürchtete daher, viele wehrfähige Männer und Steuerzahler zu verlieren. Weil die Eisenbahn überall Arbeit und Wohlstand hingebraht hatte, wurden also seitens der für uns zuständigen preußischen Regierung Pläne aufgestellt, um auch die ländlichen Regionen mittels Dampfross zu erschließen.

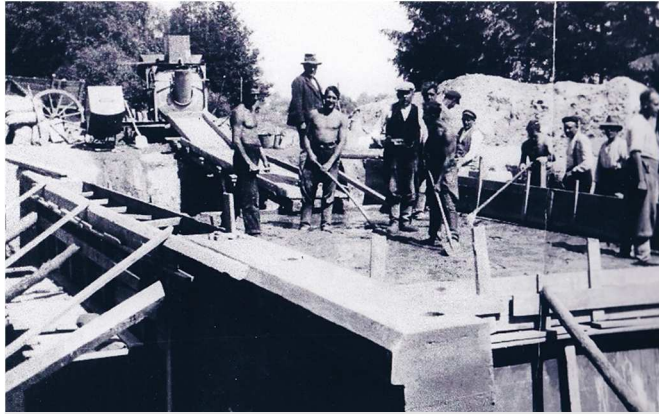
Orte wie Liebenau, Steyerberg, Hoya und Stolzenau hatten ihre Fleckensfunktion durch Einführung der preußischen Kreisverfassung verloren. Als Ämter hatten sie eine Verwaltungsaufgabe für das Umland bzw. die umliegenden Dorfschaften gehabt. Durch die preußische Kreisverfassung wurden diese Aufgaben auf die neu geschaffenen Kreisbehörden in Nienburg, Hoya und Stolzenau übertragen. Für diesen Bedeutungsverlust der alten Fleckensgemeinden gab es keinerlei Ausgleich. Abwanderung und Niedergang lassen sich an den Bevölkerungszahlen nachlesen.

Als die Pläne für einen Eisenbahnbau im Westen der Provinz Hannover durchsickerten, rauchten in allen Amtsstuben die Köpfe und überall wurden Begründungen gesucht und an Vorstellungen gefeilt, warum durch eine bestimmte Streckenführung gerade diese Orte Bahnhöfe erhalten sollten und nicht die anderen. War Nienburg schon seit 1847 durch die Bahnlinie Hannover – Bremen mit Bahnhof und Fabrikanlagen gesegnet worden, so war jetzt die große Frage, ob die größeren preußischen Städte Minden rechts oder Rahden links der Weser ins westliche Binnenland erschlossen werden sollten. Auf jeden Fall war allen besonders wichtig, eine Bahnverbindung in das volkreiche und wirtschaftlich blühende und fortschrittliche Westfalen zu erhalten. Ab Mai 1903 legte man sich im Preußischen Eisenbahnministerium schließlich fest auf eine staatliche Nebenbahn von Nienburg in Richtung Lemke, Liebenau, Steyerberg, Uchte nach Rahden. Das war von großer Bedeutung, weil dadurch die normale Spurweite zur Verfügung stand, im Gegensatz zu den häufig gegründeten Kleinbahnen mit geringer Spurweite wie der Mindener Eisenbahn oder der Steinhuder Meerbahn über Stolzenau bis Uchte.

Für die Mittelweserregion war besonders wichtig, dass mit dem Eisenbahnbau ein hochwasser-sicherer Zugang nach Westfalen verbunden war, weil bei der Trassenplanung sowohl eine Million Reichsmark nur für die Weserbrücke von Nienburg nach Lemke als auch der aufgeführte Bahndamm durch die sog. Wesermarsch mit etlichen Flutbrücken und entsprechenden Durchlässen berücksichtigt wurden. Nichtsdestotrotz bedurfte es noch einiger zäher Verhandlungen mit den Landeigentümern.



Eisenbahnbrücke über die Weser bei Nienburg  
© Günter Mootz, Uchte



Bau der Eisenbahnbrücke zwischen Liebenau und Steyerberg 1908 – 1909  
© Günter Mootz, Uchte

Den vielen Befürwortern der Eisenbahnlinie standen aber besonders in der Landbevölkerung doch einige Bedenken-träger gegenüber, die Angst hatten, dass der Rauch der Lokomotiven die Ernten beeinträchtigen oder durch Funkenflug und Bahndammbrände vergiften würden. Natürlich war bei den Fuhrleuten die Angst um ihre Einkommensquelle sehr groß. Argwöhnisch wurden die Landvermesser beobachtet und die Pläne für die genaue Trassenführung und die Standorte sowohl in den Amtsstuben, den Gemeinderäten und den Stammtischen in den Wirtschaftshäusern erörtert und an Eingaben an das Eisenbahnministerium gefeilt, um Streckenverläufe und Bahnstandsstandorte zu beeinflussen.

Im Herbst 1907 begannen endlich die Bauarbeiten an der Eisenbahnbrücke über die Weser. Für diese Brücke mit fünf Flutbrücken ergab sich eine Gesamtlänge von etwa 780 Metern. Sehr aufwendig gestalteten sich die Arbeiten im Binner Holz. Die Arbeiter an der Trasse kamen aus verschiedensten europäischen Ländern und natürlich auch aus dem Vielvölkerstaat Preußen, wie bei allen größeren Vorhaben wie den Kanal- und Tunnelbauten im Reich. Zwar gab es schon Dampfbagger und ähnlich hilfreiche Erfindungen des wirtschaftlich und industriell erfolgreichen Deutschen Reiches (man hatte England als Mutterland der industriellen Revolution um die Jahrhundertwende eingeholt und teilweise überholt). Trotzdem überwog immer noch die Handarbeit mit Hacke und Schaufel. Durch den sandigen Boden der Heidelandschaft gab es viele durstige Kehlen, die ihre Erleichterung in einigen der Baustelle folgenden Kiosken bzw. Kantinen fanden. Solch einem Feierabendtreff verdankte die Liebenauer Schweizerlust u.a. ihre Entstehung. Das bunte Treiben in diesen Etablissements und Lagern führte zu viel Gerüchten und bösem Gerede in der frommen Landbevölkerung, besonders das weibliche Dienstpersonal wurde übel beleumundet.

Aber am 21.08. 1909 war der Streckenabschnitt Nienburg - Liebenau endlich fertiggestellt. Erste Fahrplänenwürfe unter Berücksichtigung von Schulzügen wurden bekanntgegeben. Es sollten vier Personenzüge in jeder Richtung verkehren, welche in Nienburg Anschluss nach Hannover und Bremen und in Rahden nach Bassum und Bünde haben sollten.

Am 15.1. 1910 wurde die 58,8 km lange Nebenbahnstrecke schließlich dem Verkehr feierlich übergeben und gleichzeitig die Pferdeomnibus-Linie Nienburg - Steyerberg, die 30 Jahre die Verbindung hergestellt hatte, mit einem Festakt geschlossen. Ein neues Zeitalter hatte begonnen.



Bau der Eisenbahnstrecke im „Binner Holz“ (1908/1909).  
© Günter Mootz, Uchte

Die Bahnstrecke Nienburg–Rahden wird voraussichtlich am 15. Januar 1910 dem Betriebe übergeben. Von dem Tage der Betriebseröffnung ab werden folgende Züge auf der Strecke verkehren:

Nr. 937W 941 943 945 947					Nr. 938W 940 942 944 946							
Klasse 2-4 2-4 2-4 2-4 2-4					Klasse 2-4 2-4 2-4 2-4 2-4							
5.38	7.28	11.48	3.00	10.20	ab	Nienburg	an	7.15	8.45	1.58	5.14	9.45
5.50	7.43	12.00	3.12	10.32	"	Demte	ab	7.04	8.31	1.47	5.00	9.34
5.54	7.48	12.04	3.17	10.37	"	Oyle *	"	6.59	8.24	1.42	4.54	9.29
5.58	7.54	12.08	3.21	10.41	"	Bühren	"	6.55	8.20	1.39	4.50	9.26
6.07	8.06	12.17	3.30	10.50	"	Liebenau (Hann.)	"	6.46	8.08	1.30	4.39	9.17
6.15	8.18	12.24	3.38	10.57	"	Welle *	"	6.38	7.57	1.22	4.29	9.09
6.21	8.29	12.31	3.45	11.04	"	Steyerberg	"	6.31	7.46	1.16	4.21	9.03
an	8.37	12.37	3.52	11.10	"	Bruchhagen *	"	"	7.36	1.09	4.13	8.56
Wettlage nom 7.	8.48	12.46	4.02	11.19	"	Goyfinghausen	"	"	7.25	1.01	4.03	8.48
April 1910 ab	9.03	12.58	4.19	11.28	"	Oyle	"	"	7.14	12.53	3.53	8.40
"	9.15	1.14	4.31	11.40	"	Warmen	"	"	6.54	12.40	3.35	8.27
"	9.24	1.25	4.40	11.49	"	Bohnhorst	"	"	6.40	12.31	3.24	8.18
"	9.33	1.37	4.49	11.58	"	Lavelsh-Depenau	"	"	6.27	12.22	3.12	8.09
"	9.39	1.45	4.55	12.03	"	Sahrentamp *	"	"	6.18	12.16	3.04	8.03
"	9.45	1.52	5.01	12.09	"	Tonnenfelde	"	"	6.11	12.11	2.58	7.58
"	9.52	2.01	5.08	12.16	an	Rahden	ab	"	6.00	12.03	2.48	7.50

Erster offizieller Fahrplan vom 22. Dezember 1909

Münster, den 22. Dezember 1909.

Königliche Eisenbahndirektion.

Tatsächlich brachte diese staatliche Nebenbahnstrecke für die anliegenden Gemeinden den erhofften Aufschwung. Für die Landwirtschaft konnten leichter und kostengünstiger Düngemittel, Saatgut und auch landwirtschaftliche Maschinen herantransportiert werden. Den Erzeugnissen standen größere Märkte zur Verfügung. Entsprechend wurden auf und am Bahnhofsgelände Lagergebäude und Waage errichtet. Die Gastwirtschaft erlangte auch über Liebenau hinaus einen größeren Bekanntheitsgrad. Auch durch die Eisenbahn selbst wurden Arbeitsplätze geschaffen. Auf einmal gab es neben den Magistrats- und Schulbeamten die Eisenbahnbeamten,



Personenzug mit Dampflok zwischen Liebenau und Steyerberg  
© Günter Mootz, Uchte

- angestellten und -arbeiter mit ihren typischen Häusern. Zudem konnten die Liebenauer auch einfacher Arbeit in der Umgebung – vor allem in den Fabriken in Nienburg – als Pendler finden. Es wurde sogar täglich ein zusätzlicher Güterzug eingesetzt. Vor allem an Sonn- und Feiertagen waren die Personenzüge auf der Strecke Oyle, Bühren und Liebenau gut gefüllt. Aus den Großstädten Hannover und Bremen kamen die Menschen auf das Land, um die Landschaft und die Luft zu genießen und sich an der Gastfreundschaft der Liebenauer Wirtschaften zu erfreuen. Einen besonderen Ruf als Ausflugslokal erlangte die Liebenauer Schweizerlust. In jener Zeit zu Beginn des 20. Jahrhunderts standen die Freiluftbewegungen wie Schrebergärten, Jugendherbergen und Wandervogel in voller Blüte. Und Gebiete, in denen sich die Natur genießen ließ, erhielten schnell Beinamen wie Sächsische Schweiz, Holsteinische Schweiz, Märkische Schweiz und so sollten der Sündern und der Binner Wald mit seiner romantischen Schlucht als Liebenauer Schweiz vermarktet werden, daher der Name „Schweizerlust“.

Auch der Eickhofer Forst bzw. die Heide mit Schöner Aussicht und Philosophenweg beförderten den Fremdenverkehr. Noch in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gab es einen Poststempel mit der Aufschrift: Liebenau – Ruhe und Erholung.



Hochwasser unter der Liebenauer Eisenbahnbrücke 1912

Die leichtere und schnellere Verbindung in die großen Städte führte auch für die Liebenauer zu mehr Abwechslungen. So fuhr man mit der Bahn sehr gern zum Freimarkt nach Bremen und lernte den Remmer-Keller und das Motto „Ischa Freimaak“ kennen. Umgekehrt ließen sich Bremer Kohl und Pinkel in Liebenau schmecken.

Mit Bahngeschichten kann man ganze Romane füllen, und auch bei vielen älteren Liebenauern gibt es sicher so manche Geschichte, die man in geselliger Runde gern erzählen mag. Aber der Großteil der gegenwärtigen Einwohner Liebenaus hat kaum noch Dampflok oder Schienenbusse bzw. Dieselloks erlebt: Durch das Wachstum Liebenaus durch Flucht und Vertreibung hatten sich die Wohnschwerpunkte verlagert und schon in den fünfziger Jahren wurden Kraftomnibusse für die erwachsenen Pendler und uns Kinder als Fahrschüler eingesetzt. Eisenbahnerlebnisse hatten wir dadurch eher bei Besuchen in großen Städten, und wenn die ganze Schule in einem Zug zu einem Ausflug nach Helgoland, in den Harz oder in das Weserbergland aufbrach. Aber die regelmäßigen Hochwasser der Weser ließen uns Fahrschüler doch auch mal in den Genuss einer Bahnfahrt kommen. Bei diesen Hochwassern im Frühjahr konnten die Busse nicht durch die Lemker Marsch nach Nienburg fahren und alle mussten in Lemke in die Eisenbahn umsteigen. Für uns Fahrschüler ein willkommener Grund für reichlich Verspätung in der Schule, schließlich waren die Eisenbahnwaggons immer überfüllt und fuhren sehr unregelmäßig. Wir hielten uns dann lieber in der Nienburger Bahnhofsgaststätte auf, schauten dort dem Treiben zu und beobachteten manche Lehrkraft, die sich mit einem morgendlichen Herrengedeck für die Begegnung mit Schülern und Kollegen stärkte.

Nun ist auch der Liebenauer Bahnhof schon länger Geschichte. Wie viele Abschiedstränen dort geflossen sein mögen oder auch Tränen der Wiedersehensfreude. Wie viele zarte Bande am Bahnhof oder in der Bahn geknüpft worden sind oder auch durch Entfernung zerrissen wurden, die Bedeutung und Rolle des Liebenauer Bahnhofs ist vorbei und Geschichte bzw. dient als Vorlage für unsere Geschichte(n).



## Momente der Geschichte

### Liebenaus Weg ins 20. Jahrhundert

**Es werde Licht – doch lange fand man den Schalter nicht.**

**„Du, Oma. Warum fanden die den Schalter nicht?“**

An den Stammtischen in den zehn Gasthäusern Liebenaus rauchten nicht nur die Zigarren und Pfeifen, nein auch die Köpfe qualmten, wenn das Thema auf die ausbleibende Elektrisierung kam. Den meisten Honoratioren ging es nicht schnell genug damit, die Vorteile der Elektrokraft zu nutzen. Auch wollte man nicht in den Ruf des Hinterwäldlertums geraten. In Berlin fuhren elektrische U-Bahnen und auch bereits Straßenbahnen ohne Pferde. Liebenau beschäftigte immer noch magistratsseitig zwei Laternenanzünder, die mehr oder weniger zuverlässig ihren Dienst versahen. Mal war das Lampenöl zur Neige gegangen, dann die Lampenschirme nicht sauber geputzt oder dem Laternenanzünder Winter war der Weg zu weit und zu trocken geworden, während H. Moses auf seiner Aueseite Probleme mit der Pünktlichkeit hatte. Ganz reibungslos verlief die wohlgeplante Verkehrssicherung wahrscheinlich nie. Die Abzugsgräben oder Misthaufen an den Häusern im Dunkel des Abends nach dem Pflichtbesuch im Gasthaus oder einer Familienfeier zu vermeiden, war daher durchaus eine Kunst.

Auch hatten die besser gestellten Liebenauer durchaus schon in der Provinzhauptstadt Hannover und auch in Nienburg die Vorzüge und den Nutzen der elektrischen Energie kennengelernt. In Hannover oder Bremen waren sie „Elektrische“ gefahren, hatten ein Lichtspielhaus besucht und die blendende Helligkeit der Strahler in den Schaufenstern bewundert. Kein Vergleich mit dem trüben Funzellicht der Petroleum-Lampen. Auch die Kraft, die elektrische Energie erzeugte und in Arbeitskräfte umgerechnet werden konnte, war den aufgeschlossenen und gebildeteren Liebenauern nicht fremd. Auf dem Schloss und dem Gut Eickhof war die Nutzung mithilfe einer Dampfmaschine erzeugter elektrischer Energie bereits selbstverständlich. Wie erstrahlte das Schloss in der Weihnachtszeit! Damit konnte der Mühlenbesitzer Hillmann zwar nicht mithalten, aber auch er nutzte jetzt die Wasserkraft des Aueflusses zur Energieerzeugung mit einer modernen Turbine.

Im Grunde hatten die Liebenauer also täglichen Anschauungsunterricht vom Nutzen der Elektrizität. Zweifellos hatte auch die Ratsherren das Fieber der Elektrisierung erreicht, und sie bemühten sich um den günstigsten Weg, der Elektrizität bzw. dem elektrischen Licht einen Weg in die Häuser zu bahnen.

Ab 1905 ist ein Schriftwechsel mit den verschiedensten Anbietern zur Versorgung des Fleckens Liebenaus mit Strom erhalten. Darunter natürlich auch ein Angebot des Müller Hillmann und Anfragen aus Bremen und Hannover. Alle wollten die Einwohner mit Strom versorgen, aber mit genauen Preisvorstellungen und klaren Absprachen bezüglich der Risikoverteilung bei zu geringer Abnehmerschaft. Denn natürlich wollte jeder Strom ins Haus und auf den Hof haben, aber er musste auch die Anschlusskosten und die Strommenge bezahlen können.

In einem Ort, in dem ein großer Teil der Einwohner als Tagelöhner auf der Domäne oder dem Gut Eickhof arbeitete, also wenig Bargeld und eher Deputatlohn (Naturalien) erhielt, keine Selbstverständlichkeit. Die Fleckensväter mussten also sehr gewissenhaft abwägen, mit wem sie das Geschäft der Versorgung abschließen würden. Denn der Ort wäre ein für allemal über Jahrzehnte an einen Monopolisten gebunden. Bei den Firmen selbst, welche die Gemeinden mit Strom bzw. Kraftwerken zur Stromerzeugung versorgen wollten, herrschte natürlich auch eine gewisse Goldgräberstimmung. Inwiefern auch persönliche Vorlieben oder Abneigungen eine Rolle spielten, warum das Angebot der Firma Fleischauer aus Bremen gemeinsam mit dem Müller Hillmann den Flecken im Jahre 1905 mit elektrischer Energie zu versorgen, nicht angenommen wurde, ist heute nicht mehr nachvollziehbar.

Erst eine Anfrage der Vereinigten Elektrizitätswerke Berlin zur Erstellung einer elektrischen Anlage zur Versorgung der Einwohner mit Elektrizität für Licht und Kraft stieß bei den Gemeindevätern auf Interesse. Diese Anfrage vom 6.12.1911 mündete in einen Konzessionsvertrag mit den Vereinigten Elektrizitätswerken G.m.b.H. Berlin am 11.01.1912 und sah Stromkosten von 40 Pfg./kwh für Straßenbeleuchtung, 55 Pfg./kwh für Beleuchtungszwecke und 30 Pfg./kwh für Kraftzwecke vor. Zum Vergleich: Der Maschinist Carl Lüdecke erhielt ein Monatsgehalt von 120,- Mark. Es dauerte bis zum 10.12.1912, bis das E-Werk gebaut und durch den Dampfkessel-Überwachungsverein zu Hannover abgenommen wurde. Die Preise führten dazu, dass nicht sogleich alle Liebenauer Stromlieferverträge abschlossen. Den Liebenauern reichte häufig eine „Brennstelle“ zur Beleuchtung, und damit mehr Räume davon Nutzen hatten, wurden einfach besondere Löcher in Deckenhöhe in die Zimmerwände gebrochen. Jedenfalls belieferte das Elektrizitätswerk Liebenau als eines von den ersten ortseigenen sogenannten Inselkraftwerken zu Beginn nur 70 Anschlüsse mit Strom.

Der erste aufsichtführende Maschinist und Elektriker war Carl Lüdecke. Liebenau zählte zu dem Zeitpunkt ca. 250 Wohnhäuser mit etwa 1150 Einwohnern. Eine eigene Elektrizitätsversorgung zu besitzen war natürlich für die damalige Zeit eine Besonderheit. Als Verantwortliche für diese herausragende Leistung sind der damalige Landwirt und Bürgermeister Wilhelm Schwier und der Bürgervorsteher und Apotheker Johannes Stiening hervorzuheben.

Im Jahre 1913 wurde das Elektrizitätswerk Liebenau durch die „Union“ Gesellschaft für Licht- und Kraftanlagen in Berlin übernommen. In den Kriegsjahren 1914 – 1918 gestaltete sich die Versorgung der Maschinenanlage mit Kohle/Öl etc. als sehr schwierig. Schließlich übernahm der Flecken Liebenau selbst das Elektrizitätswerk. Der Flecken bzw. Magistrat kaufte das Grundstück und das Werk sowie das Leitungsnetz mit der Straßenbeleuchtung und Maschinen samt Zubehör für 50.000 Mark und übernahm die auf dem Kaufobjekt ruhende Darlehenshypothek. Natürlich gab es auch Neider und besonders in Nienburg wurde das Vorgehen Liebenaus argwöhnisch beobachtet. Eigentlich wollte man selbst mit den Nienburger Stadtwerken mit einer besonderen Leitung Liebenau mit Strom versorgen. Nach allerhand Hin und Her und wechselnden Verträgen zwischen Stadt Nienburg und dem Magistrat Liebenau trat schließlich der Landkreis Nienburg auf den Plan und übernahm am 1.10. 1922 die Stromlieferung. Die besondere Leitung für die Transformation des „Nien-



Im Jahre 1913 wurde das Elektrizitätswerk Liebenau durch die „Union“ Gesellschaft für Licht- und Kraftanlagen in Berlin übernommen. In den Kriegsjahren 1914 – 1918 gestaltete sich die Versorgung der Maschinenanlage mit Kohle/Öl etc. als sehr schwierig. Schließlich übernahm der Flecken Liebenau selbst das Elektrizitätswerk.

Der Flecken bzw. Magistrat kaufte das Grundstück und das Werk sowie das Leitungsnetz mit der Straßenbeleuchtung und Maschinen samt Zubehör für 50.000 Mark und übernahm die auf dem Kaufobjekt ruhende Darlehenshypothek. Natürlich gab es auch Neider und besonders in Nienburg wurde das Vorgehen Liebenaus argwöhnisch beobachtet. Eigentlich wollte man selbst mit den Nienburger Stadtwerken mit einer besonderen Leitung Liebenau mit Strom versorgen. Nach allerhand Hin und Her und wechselnden Verträgen zwischen Stadt Nienburg und dem Magistrat Liebenau trat schließlich der Landkreis Nienburg auf den Plan und übernahm am 1.10. 1922 die Stromlieferung. Die besondere Leitung für die Transformation des „Nien-

burger“ Wechselstroms war eingerichtet, und das „Umspannhäuschen“ auf dem Schrathof errichtet worden. Auch dieses Vertragsverhältnis währte nicht ewig, denn das „Kreiselektrizitätsamt“ kündigte die Stromlieferung zum 31.3.1929. Der Kreis verkaufte die ihm gehörenden Elektrizitätsversorgungsanlagen an die „Preussische- Elektrizitäts- Aktiengesellschaft“. Diese bildete am 1.4.1929 mit der Stadt Nienburg eine Aktiengesellschaft unter dem Namen „Nienburger Stromversorgungs-AG“. Das Stammkapital in Höhe von 1.000.000 Mark wurde zu je 50% von der Stadt Nienburg und der „Preußischen Elektrizitäts-AG“ übernommen. Vertragsnachfolger wurden dann die „Niestrag“ (Nienburger Stromversorgungs-AG), später die Hastra, heute Avacon, bzw. völlige Freiheit der Stromversorgerwahl. Die Leitungen, durch die der Strom in die Liebenauer Haushalte floss, sind bei allen Anbietern dieselben, es konnte sich aber jeder denjenigen Versorger wählen, an den er seine Rechnung bezahlen wollte. Zur Beruhigung sei noch festgestellt, dass im Zuge der Vertragswechsel sehr genau festgestellt wurde, wieviel Masten ersetzt oder Isolatoren erneuert werden mussten.

Auch Methoden des Stromdiebstahls galt es zu verfolgen. Der Magistrat des Fleckens Liebenau hatte extra eine „Elektrisierungskommission“ eingerichtet unter Vorsitz des jeweiligen Bürgermeisters. Und so kam es im Jahr 1921 zu einer denkwürdigen Sitzung unter Vorsitz des Herrn Revierförsters Orth. Vertreten waren die Bürgervorsteher Brummund, Fritz Dreyer, Fritz Heider, Bürgermeister a.D. Stiening, Zastrow und Bretschneider. Es gehört nicht viel Vorstellungskraft dazu, wie es in einer Sitzung zugeht, in der es um die Untersuchung des Verbleibs fehlender Elektromotoren geht. Angeklagt waren die Elektriker Lüdecke aus Liebenau und Mensing aus Steyerberg. Üblicherweise wurden die Elektromotoren im Rathaus verwahrt und



Elektrizitätswerk Liebenau, Schloßstraße 1  
Vor der Klinkerverblendung des Giebels war dort stolz die Jahreszahl 1912 zu lesen.  
© Heimatverein Liebenau

konnten von dort an Interessenten vergeben werden. Lüdecke und Mensing waren die einzig vorhandenen Fachleute (die später den Beinamen „Blitzer“ erhielten, weil sie so schön Funken sprühen lassen konnten), die für Reparatur und Verwahrung verantwortlich waren. Sie schoben sich gegenseitig die Verantwortung zu und behaupteten etwas von verschlammten Reparaturen in Steyerberg und Landwirten, die ihre Motoren nicht zurückgegeben hätten.



Der Apotheker Stiening konnte seinen Ärger nicht zurückhalten. Er schimpfte über die Nachlässigkeiten des vorherigen Bürgermeisters Christian Mühlenfeld, der das ganze Elektrizitätswesen hätte verkommen lassen, und sie müssten jetzt erst wieder für Ordnung sorgen. Bei Androhung von Regresszahlungen wurde Mensing und Lüdecke eine Frist zu Reparatur und/oder Wiederbeschaffung der Elektromotoren gesetzt. Immerhin fanden die Ratssitzungen mit in Liebenau selbst erzeugtem Strom statt!

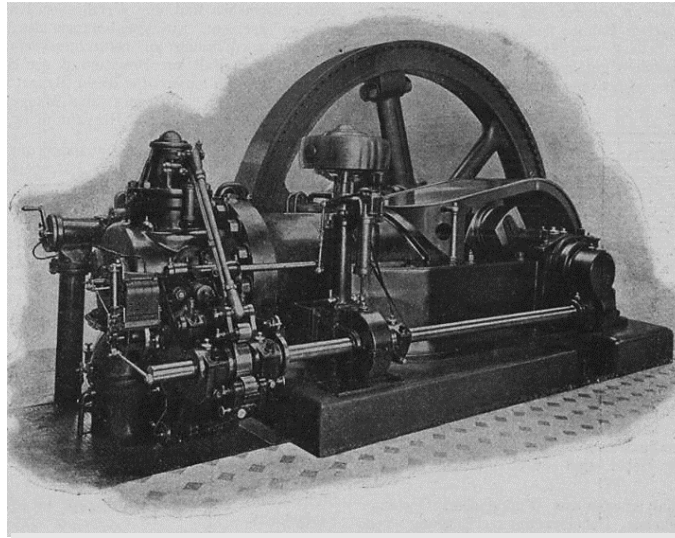


Bild von einem Sauggas Antriebsmotor  
Quelle: Polytechnisches Journal, Band 318

### **Technische Daten des E-Werks Liebenau**

Der ursprüngliche Rohölmotor wurde im 1. Betriebsjahr gegen eine Sauggasmotorenanlage der Dresdener Gasmotorenfabrik, vorm. M. Hille AG ausgewechselt. (Ein ähnlicher Motor wie auf Abbildung.)

Antriebsleistung des Motors: 25-30 PS Dauerleistung.

Der Generator für die Gaserzeugung war für Anthrazitfeuerung (Kohle) eingerichtet und sein Ventilator wurde elektromotorisch angetrieben.

Zum E-Werk gehörte eine Akkumulatorenbatterie mit 130 Elementen vom Type J 4 (Hersteller: Akkumulatorenfabrik A.G. Berlin-Hagen/i.W.).

Kapazität der Batterieanlage: 108Ah bei einem maximalen Strom von 36 A bei 3-stündiger Entladedauer.

Die Batterieanlage übernahm die Stromversorgung während des Wartungsstillstands und bei Störungen an der Generatoranlage.

Dynamomaschine: Hersteller: Firma Bergmann E.W.

Gleichstromnebenschlusmaschine für 17,5 kW Dauerleistung.

Spannung: 230 Volt Gleichstrom.

Zusatzmaschine zur Akkumulatorladung: 36 Amp. 230 Volt Gleichstrom 8,5 kW Leistung, Riemenantrieb.

Schaltanlage von Dr. Paul Meyer A.G. Berlin war in Marmor gehalten und hatte ein eisernes Tragegerüst.

Das Leitungsnetz umfasste 231 Masten.

Der Betriebsleiter war Karl Lüdecke, bei dem Friedrich Kronenberg, Gründer des ehemaligen Elektrohauses, ab 1921 als Geselle tätig war.